



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
16.08.2001 Patentblatt 2001/33

(51) Int Cl.7: **B60R 16/02**

(21) Anmeldenummer: **01101075.8**

(22) Anmeldetag: **18.01.2001**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

- **Eschler, Johannes**
71254 Ditzingen (DE)
- **Engelsberg, Andreas**
31141 Hildesheim (DE)
- **Kynast, Andreas**
31139 Hildesheim (DE)
- **Kersken, Ulrich**
31199 Diekhofen (DE)
- **Kusmann, Holger**
31180 Giesen (DE)

(30) Priorität: **09.02.2000 DE 10005566**

(71) Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**
70442 Stuttgart (DE)

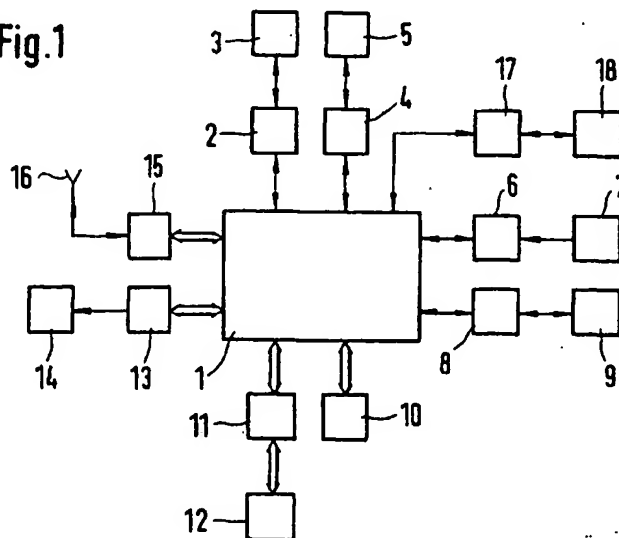
(72) Erfinder:
 • **Koenig, Winfried**
76327 Pfinztal (DE)

(54) **Fahrerassistenzsystem und Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug**

(57) Es wird ein Fahrerassistenzsystem bzw. ein Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung (9, 14), von Kommunikationsmitteln (15, 16) und von einer Aktorik (18) in einem Fahrzeug vorgeschlagen, dass dazu dient, einem Fahrer zu erlauben, multi-

medial Eingaben vornehmen zu können, ohne die einzelnen Geräte in dem Fahrzeug separat zu bedienen. Die Ausführungsbefehle werden in Abhängigkeit von einer Fahrsituation, von vorhandenen Geräten die steuerbar sind und von vergebenen Prioritäten sowie von Sensorwerten ausgeführt.

Fig.1



Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die Erfindung geht aus von einem Fahrerassistenzsystem bzw. einem Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug nach der Gattung der unabhängigen Patentansprüche.

[0002] In einem Fahrzeug wie z. B. einem Kraftfahrzeug, gibt es bereits verschiedene Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsquellen sowie verschiedene Aktoren, die nach Wunsch eingestellt werden können. Diese unterschiedlichen Geräte weisen meist eine unterschiedliche Bedienphilosophie auf, so dass jeweils eine separate Bedienung erforderlich ist.

[0003] Weiterhin stellen Geräte, die Informationen darstellen, oder auch Kommunikationsmittel unabhängig voneinander mit einem Benutzer eine Verbindung her, indem gleichzeitig von den Geräten Informationen dargestellt werden und zusätzlich die Kommunikationsmittel, z. B. ein Telefon, eine Kommunikation ankündigen. Verschiedene Fahrer eines Fahrzeugs werden unterschiedliche Voreinstellungen bezüglich der Aktoren und der Mittel zur Informationsdarstellung sowie der Kommunikationsmittel haben und vornehmen. Dies macht eine individuelle Voreinstellung bei Beginn einer Fahrt erforderlich.

Vorteile der Erfindung

[0004] Das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem bzw. das erfindungsgemäße Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug haben demgegenüber den Vorteil, dass ein einheitliches Bedienkonzept vorliegt, so dass der Fahrer nicht die unterschiedliche Bedienung von unterschiedlichen Geräten erlernen muß. Dies führt zu einem erheblichen Zeitvorteil, und es erleichtert die Bedienung in einem Fahrzeug erheblich. Dadurch wird auch die Bedienung schneller und Fehleingaben werden reduziert.

[0005] Darüber hinaus muß der Fahrer nicht über vorhandene Geräte informiert sein, da dies das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem ihm abnimmt. Vorteilhafterweise muß der Fahrer nur seinen Wunsch äußern, und das Fahrerassistenzsystem führt diesen Wunsch mittels den vorhandenen Geräten als Ausführungsbefehl aus. Dies erhöht weiterhin die Sicherheit des Fahrers erheblich, da er auf multimediale Weise seinen Wunsch äußern kann, einmal durch Sprache, durch haptische Eingaben oder auch durch eine Blickrichtungsänderung, so dass der Fahrer eine in einer bestimmten Situation eine ihm genehme Form der Wunschsäußerung auswählt.

[0006] Vorteilhafterweise nutzt das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem bei der Ausführung des Ausführungsbefehls des Fahrers die Kenntnis über vorhan-

dene Geräte (Anzeige, Lautsprecher, Kommunikationsmittel) in Abhängigkeit von Sensorenwerten, die eine Fahrsituation charakterisieren und von abgespeicherten Daten, die persönlichen Präferenzen oder Priorisierungen angeben. Als abgespeicherte Daten sind auch Angaben über vorhandene Geräte zu verstehen.

[0007] Weiterhin ist es von Vorteil, dass in einem Fall, wenn ein Fahrerwunsch als Ausführungsbefehl nicht wunschgemäß ausgeführt werden kann, dem Fahrer mittels einer Informationsausgabe mitgeteilt wird, dass es nicht möglich ist, seinen Wunsch auszuführen. In dieser Situation teilt dann der Fahrer dem Fahrerassistenzsystem einen präzisierten Wunsch mit, oder er äußert einen alternativen Wunsch. Der Fahrer wird damit implizit über die Möglichkeiten des Fahrzeugs, beispielsweise zur Informationsdarstellung informiert. Zu solchen Situationen kommt es, wenn es beispielsweise der Fall ist, dass mehrere Geräte den Fahrerwunsch als Ausführungsbefehl ausführen können. Es liegen also Kollisionen vor. Ein anderer Fall, der auch zu einer Nichtausführung des Ausführungsbefehls führt, ist, dass der Ausführungsbefehl überhaupt nicht ausgeführt werden kann, da vorhandene Geräte zu einer Ausführung nicht in der Lage sind.

[0008] Durch die in den abhängigen Ansprüchen aufgeführten Maßnahmen und Weiterbildungen sind vorteilhafte Verbesserungen des Fahrerassistenzsystems bzw. des Verfahrens zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug möglich.

[0009] Besonders vorteilhaft ist, dass der Prozessor des Fahrerassistenzsystems ein Benutzerprofil anlegt, so dass darin fahrerspezifische Daten abgelegt werden, die für einen jeweiligen Fahrer zu Beginn einer Fahrt abgerufen werden, um die entsprechenden Voreinstellungen vorzunehmen. Der Abruf des Benutzerprofils ist vorteilhafterweise mit einer Identifikation des Fahrers verbunden, um festzustellen, für welchen Fahrer ein Benutzerprofil zu laden ist. Dies erspart dem Fahrer persönliche Voreinstellungen zu Beginn der Fahrt und führt somit zu einer erheblichen Zeitersparnis.

[0010] Darüber hinaus ist es von Vorteil, dass verschiedenen Ausführungsbefehlen unterschiedliche Prioritäten zugeordnet werden, nach denen diese Ausführungsbefehle ausgeführt werden. Diese Prioritäten werden in Abhängigkeit von einer Situationserkennung, von Sensorenwerten, von vorhandenen Geräten von Kommunikationsmitteln und von abgespeicherten Daten vergeben. Damit wird vorteilhafterweise ein Fahrer in Streßsituationen nicht mit unnötigen Informationen belastet. Dies führt das Fahrerassistenzsystem nach abgespeicherten Regeln durch.

[0011] Darüber hinaus ist es von Vorteil, dass die Mittel zur Personenerkennung Signalprozessoren aufweisen, so dass mittels Software, die auf diesen Signalprozessoren abläuft, ein Zustand eines Fahrers anhand seiner Stimme und seines optischen Eindrucks erkannt wird. Dazu greift die Software auf abgespeicherte Daten

zurück, um diese Daten mit den aktuellen biometrischen Daten des Fahrers zu vergleichen. Der Zustand des Fahrers wird zur Interpretation eines Ausführungsbefehls mit verwendet. Dabei kann vorteilhafterweise in einer Stresssituation ein Fahrer entspannt werden, oder der Ausführungsbefehl führt dazu, dass die Menge an dargestellten Informationen reduziert wird.

[0012] Des weiteren ist es von Vorteil, dass als Anzeige ein Netzhautprojektor verwendet wird, wodurch eine dreidimensionale Darstellung und der Verzicht auf eine Projektionsfläche erreicht wird. Dies führt zu einer Platzeinsparung im Fahrzeug und einer anschaulichen Darstellung der Informationen.

[0013] Weiterhin ist es von Vorteil, dass ein stereoskopischer Bildschirm als Anzeige verwendet wird, so dass eine dreidimensionale Darstellung und damit eine wirklichkeitsgetreuere Darstellung erreicht wird, die einem Fahrer aussagekräftigere Informationen liefert.

[0014] Alternativ ist es von Vorteil, dass als Anzeige ein Frontscheibenprojektor verwendet wird, der dazu führt, dass eine Informationsdarstellung in Blickrichtung des Fahrers erzeugt wird, so dass der Fahrer seinen Blick nicht von dem Verkehr abwenden muß, wodurch eine erhöhte Sicherheit für den Fahrer und den Straßenverkehr erreicht wird.

[0015] Weiterhin ist es von Vorteil, dass das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem ein Mikrofon aufweist, so dass der Fahrer mittels Sprache Wünsche äußern kann, die in Ausführungsbefehle umgesetzt werden. Vorteilhafterweise werden die Daten von dem Mikrofon auch für eine Analyse der Stimme des Fahrers, die Aufschluß über seinen Zustand gibt, verwendet.

[0016] Darüber hinaus ist es von Vorteil, dass die Anzeige eine berührungssensitive Schicht aufweist, die es ermöglicht Eingabe auf der Anzeige selbst durchzuführen. Dies reduziert vorteilhafterweise den notwendigen Platz im Fahrzeug für die Anzeige und die Eingabevorrichtung für haptische Eingaben. Werden die Bedienelemente dabei vorteilhafterweise nach Wunsch des Fahrers auf der Anzeige symbolhaft dargestellt, erhöht dies die Akzeptanz des erfindungsgemäßen Fahrerassistenzsystems.

[0017] Weiterhin ist es von Vorteil, dass eine Kamera eine Blickrichtungserkennung aufweist, so dass auch die Blickrichtung als Eingabemedium verwendet werden kann. Dies erleichtert vorteilhafterweise dem Fahrer die Eingabe von seinen Wünschen.

[0018] Schließlich ist es von Vorteil, dass die Geräte des Fahrerassistenzsystems über einen Bus verbunden sind, so dass eine einfache Verdrahtung und Kommunikation ermöglicht wird. Weiterhin erleichtert dies die einfache Ankopplung weiterer Geräte an das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystems.

Zeichnung

[0019] Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der Beschreibung nä-

her erläutert. Figur 1 zeigt das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem, Figur 2 zeigt das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem, wobei die Geräte des Fahrerassistenzsystems über einen Bus verbunden sind, und Figur 3 zeigt das erfindungsgemäße Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug.

10 Beschreibung

[0020] Um einem Fahrer in einem Fahrzeug mit verschiedenen Geräten und Aktoren zur Bedienung nicht zu überfordern und damit nicht vom Verkehr abzulenken, ist ein einheitliches Konzept zur Bedienung erforderlich, das gleichzeitig die Fahrsicherheit erhöht und von dem Fahrer einen geringen Lembedarf erfordert. Weiterhin ist es notwendig, den Fahrer automatisch von einer Informationsüberlast zu entlasten und in Stresssituationen den Informationsfluß zu reduzieren beziehungsweise zu regulieren.

[0021] Erfindungsgemäß weist das Fahrerassistenzsystem multimediale Eingabemöglichkeiten auf, wobei die Eingaben dann als Ausführungsbefehl interpretiert werden und dieser Ausführungsbefehl in Abhängigkeit von der Fahrsituation, den vorhandenen Geräten, von Sensorenwerten und von abgespeicherten Daten ausgeführt werden. Die Ausgabe wird dann mit einem entsprechenden Gerät ausgeführt, so dass eine gleichzeitige Darstellung unterbleibt. Weiterhin werden die Ausführungsbefehle mit einem Benutzerprofil abgeglichen und einer Priorisierung unterzogen. Auch eine Kontaktierung des Fahrers mittels Kommunikationsmitteln wird als Ausführungsbefehl interpretiert und in Abhängigkeit von der aktuellen Situation ausgeführt. Damit ergeben sich zwei wesentliche Teile des Fahrerassistenzsystems, zum einen einen Fahrerwunschinterpretierer und zum anderen ein Ressourcenmanager, der gemäß einem vom Fahrerwunschinterpretierer ermittelten Fahrerwunsch als Ausführungsbefehl entsprechende Ressourcen zur Ausführung des Ausführungsbefehls bereitstellt. Die eigentliche Ausführung des Ausführungsbefehls wird dann von dem entsprechenden Gerät selbst vorgenommen.

[0022] Figur 1 zeigt das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem, wobei verschiedene Geräte mit einem Prozessor 1 verbunden sind.

[0023] Über einen ersten Datenein-/ausgang ist eine Signalverarbeitung 2 an den Prozessor 1 angeschlossen. Über einen zweiten Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 2 ist eine Kamera 3 angeschlossen. Über seinen zweiten Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einer Signalverarbeitung 4 verbunden. Die Signalverarbeitung 4 ist über ihren zweiten Datenein-/ausgang mit einem Mikrofon 5 verbunden. Der Prozessor 1 ist über seinen dritten Datenein-/ausgang mit einer Signalverarbeitung 6 verbunden. An einen zweiten Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 6 ist ein hapti-

sches Bedienelement 7 angeschlossen. Über seinen vierten Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einer Signalverarbeitung 8 verbunden. Die Signalverarbeitung 8 ist über ihren zweiten Datenein-/ausgang mit einer Anzeige 9 verbunden. Über seinen fünften Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einem Speicher 10 verbunden. An seinem sechsten Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einer Signalverarbeitung 11 verbunden. Sensoren 12 sind an einen zweiten Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 11 angeschlossen. An einen siebten Datenein-/ausgang des Prozessors 1 ist eine Signalverarbeitung 13 angeschlossen. An einen Datenausgang der Signalverarbeitung 13 ist ein Lautsprecher 14 angeschlossen. Über seinen achten Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einer Sende-/Empfangsstation 15 verbunden. Über ihren zweiten Datenein-/ausgang ist die Sende-/Empfangsstation 15 mit einer Antenne 16 verbunden. Über seinen neunten Datenein-/ausgang ist der Prozessor 1 mit einer Signalverarbeitung 17 verbunden. Ein zweiter Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 17 führt zu Aktoren 18.

[0024] Ein Fahrer des Fahrzeugs, in dem sich das Fahrerassistenzsystem nach Figur 1 befindet, macht haptische Eingaben mittels des haptischen Bedienelements 7. Solch ein haptisches Bedienelement 7 ist ein manuell bedienbares Element wie z.B. eine Taste, ein Rädchen, ein Trackball, ein Drehknopf und andere Elemente, die Dreh- oder Führ- oder Druckbewegungen ermöglichen. Das haptische Bedienelement 7 repräsentiert daher nicht nur ein Bedienelement sondern, wenn vorhanden, mehrere.

[0025] Die haptischen Bedienelemente 7 weisen Sensoren auf, die die mechanische Bewegung in elektrische Signale umsetzen. Diese werden dann mit angeschlossener Elektronik verstärkt und gegebenenfalls digitalisiert. Der so entstandene Datenstrom wird an die Signalverarbeitung 6 übergeben. Die Signalverarbeitung 6 führt, wenn das haptische Bedienelement 7 die Digitalisierung noch nicht durchgeführt hat, die Digitalisierung durch. Des weiteren führt die Signalverarbeitung 6 eine Fehlerkorrektur durch. Gegebenenfalls wird auch noch eine Quellencodierung vorgenommen. Der Datenstrom wird in ein Datenformat, das der Prozessor 1 liest, umformatiert. Zur Erledigung dieser Aufgaben weist die Signalverarbeitung 6 einen Prozessor auf. Das haptische Eingangssignal wird dann von der Signalverarbeitung 6 an den Prozessor 1 übertragen. Der Prozessor 1 interpretiert die Daten von der Signalverarbeitung 6 als Ausführungsbefehl.

[0026] Dabei berücksichtigt der Prozessor 1 Daten von den Mitteln zur Personenerkennung. Zu diesen Mitteln gehören die Kamera 3 mit der Signalverarbeitung 2 und das Mikrofon 5 mit der Signalverarbeitung 4. Die Kamera 3 und auch das Mikrofon 5 werden dazu verwendet, um einerseits einen Fahrerzustand zu ermitteln, liegt also eine Streßsituation oder eine entspannte Situation vor, und andererseits, um Wünsche des Fahrers, die mittels der Sprache oder der Blickrichtung ge-

macht werden, zu erfassen. Die Fahrerzustandserkennung wird dadurch durchgeführt, dass die Daten der Kamera 3 und des Mikrofons 5 von der Signalverarbeitung 2 bzw. der Signalverarbeitung 4 mit abgespeicherten Daten verglichen werden, um den Streßzustand des Fahrers zu ermitteln. Bei den Kameradaten wird insbesondere darauf geachtet, wie die Gesichtsmuskulaturspannung des Fahrers ist, während bei der Sprache, die mittels des Mikrofons 5 aufgenommen wird, das Frequenzspektrum der Sprache und auch der zeitliche Verlauf der sprachlichen Äußerungen analysiert werden. Unter dem zeitlichen Verlauf ist beispielsweise zu verstehen, wie schnell eine Person spricht und ob große Dynamikunterschiede in kurzer Zeit vorliegen. Diese Daten sind dann mit einem durchschnittlichen Sprachverhalten der betreffenden Person zu vergleichen. Mit der Kamera 3 und dem Mikrofon 5 sowie der angeschlossenen Signalverarbeitungen werden damit biometrische Daten des Fahrers ermittelt.

[0027] Werden die Kamera 3 und/oder das Mikrofon 5 als Eingabemittel verwendet, wird bei der Kamera 3 dies in Kombination mit der Anzeige 9 vorgenommen. Dabei wird die Blickrichtung des Fahrers im Hinblick auf die dargestellten Symbole auf der Anzeige 9 ausgewertet. Dazu weist die Kamera 3 eine Blickrichtungserkennung auf. Diese Auswertung erfolgt durch den Prozessor 1, der die Daten von der Signalverarbeitung 2 der Kamera 3 und von der Signalverarbeitung 8 der Anzeige 9 erhält. Die Signalverarbeitung 2 weist wie auch die Signalverarbeitung 4 jeweils einen Signalprozessor auf, um die Daten der Kamera 3 bzw. des Mikrofons 5 zu verarbeiten.

[0028] Werden Befehle mittels Sprache von dem Fahrer gemacht, dann wird mittels des Mikrofons 5 die Sprache empfangen und in elektrische Signale umgesetzt, um dann mittels der Signalverarbeitung 4 ausgewertet zu werden. Dabei wird das empfangene Spektrum mit abgespeicherten Spektren verglichen, um eine Sprachanalyse und damit eine Befehlsauswertung durchzuführen.

[0029] Der Prozessor 1 hat damit, falls alle möglichen Eingabemittel verwendet wurden, die Kamera 3, das Mikrofon 5 und die haptischen Bedienelemente 7 bis zu drei unterschiedliche Ausführungsbefehle vorliegen. Die Ausführungsbefehle müssen gegebenenfalls priorisiert werden, um die Ausführungsbefehle in einer zeitlichen Abfolge durchzuführen. Zunächst ist jedoch zu überprüfen, ob die Ausführungsbefehle überhaupt ausführbar sind. Dazu werden im Speicher 10 abgespeicherte Daten geladen, so dass der Prozessor 1 eine Aussage über die Ausführbarkeit der Befehle machen kann, wobei der Prozessor 1 einen Merkmalsabgleich durchführt.

[0030] Im Speicher 10 sind die Geräteigenschaften des vorhandenen Fahrerassistenzsystems abgelegt. Dabei sind allgemeine Merkmale mit Geräten verknüpft. Will beispielsweise der Fahrer klassische Musik hören, dann ist das Merkmal klassische Musik mit vorhande-

nen Geräten verknüpft, die klassische Musik liefern können. Dazu gehören zunächst der Speicher 10 und/oder die Sende-/Empfangsstation 15, wobei die Sende-/Empfangsstation 15 sowohl Empfangsstationen, also ein Autoradio, als auch Mobiltelefone repräsentiert. Ferner gehört zu einem Autoradio üblicherweise auch ein Wiedergabegerät, also ein Kassettenabspielgerät, ein CD- oder ein Minidiscabspielgerät. Als Speichermedien sind hier eine CD, ein MPEG3-Speicher, Minidisc, eine Audiokassette, Festplatten oder eine DVD möglich. Der Speicher 10 und/oder das Autoradio weisen solche Speichermedien auf. Sie können dabei jeweils nur ein, aber alternativ auch gleichzeitig mehrere Speichermedien aufweisen.

[0031] Will der Fahrer ein bestimmtes Musikstück hören, und dieses Musikstück ist auf vorhandenen Speichermedien nicht verfügbar, ist es möglich, mittels der Sende-/Empfangsstation 15 eine Datei über eine Funkverbindung zu laden, die das entsprechende Musikstück enthält. Ist auch das nicht möglich, dann wird anhand einer Merkmalsbestimmung des Musikstücks, z. B. ein Klavierkonzert, ein stilähnliches Stück als Alternative angeboten, wobei auf der Anzeige 9 eine Ausgabe vorgenommen wird, dass dies ein Alternativstück ist. Die Ausgabe auf der Anzeige 9 kann alternativ auch unterbleiben.

[0032] Weiterhin ist es auch möglich, dass wenn ein Musikstück nicht auf lokalen Speichermedien, also insbesondere der Speicher 10 vorhanden ist, mittels im Speicher 10 abgespeicherter Daten, die ein Benutzerprofil des Fahrers ausmachen, andere Präferenzen bezüglich Musikstücke des Fahrers zu ermitteln. Auch dadurch kann ein alternativer Radiosender, der entsprechende Musik liefert, eingestellt werden. Auch dies kann optional auf der Anzeige 9 dargestellt werden.

[0033] Hat der Prozessor 1 nun ein Musikstück zur Wiedergabe gefunden, dann gleicht der Prozessor 1 die Musik noch mit der momentanen Fahrsituation ab. Daten über die Fahrsituation erhält der Prozessor 1 einerseits von den Sensoren 12 und andererseits von der Sende-/Empfangsstation 15. Die Sensoren 12 weisen Geschwindigkeitssensoren, Abstandssensoren, Öl- und Wasserstand sowie weitere fahrzeugspezifische Daten auf, die eine kritische Fahrsituation indizieren können. Dazu gehören auch Helligkeitssensoren, die bei Dämmerung oder Nacht ein erhöhtes Gefahrenpotenzial anzeigen, und Sensoren, die Signale entsprechend der Witterung geben, die also insbesondere auf Regen, Nebel und niedrige oder sehr hohe Umgebungstemperaturen reagieren.

[0034] Mittels der Sende-/Empfangsstation 15 ermittelt der Prozessor 1 den Standort des Fahrzeugs und aktuelle Verkehrsinformationen für diesen Standort. Dies ist in Verbindung mit dem Speicher 10 zu sehen, der elektronische Daten aufweist, so dass damit ein Navigationssystem realisiert ist. Alternativ kann ein Navigationsgerät auch an den Prozessor 1 angeschlossen sein.

[0035] Liegt eine kritische Situation vor, dann wird der Prozessor 1 keine Musik abspielen, die zu einem erhöhten Streßverhalten des Fahrers führen wird, sondern eine entspannende Musik auswählen. Musik wird daher auch nach diesem Merkmal klassifiziert oder zumindest weist der Speicher 10 Daten auf, die es dem Prozessor 1 erlauben, Musik nach solchen Merkmalen selbst zu klassifizieren. Die Musikdaten werden dann der Signalverarbeitung 13 übergeben, die eine Dekodierung der Daten und eine Digital-Analogwandlung durchführt, wobei dann die analogen Signale von dem Lautsprecher 14 mittels angeschlossener Elektronik verstärkt und dann mittels des Lautsprechers selbst wiedergegeben werden.

[0036] Die Sende-/Empfangsstation 15 mit der angeschlossenen Antenne 16 repräsentiert einerseits ein Autoradio, also eine reine Empfangsstation, und andererseits ein Kommunikationsmittel in einem Fahrzeug, also typischerweise ein Mobiltelefon. Das Autoradio wird zum Empfang von Radiosendern benutzt und, wie oben dargestellt, zum Abspielen von Speichermedien verwendet. Das Autoradio weist einen eigenen Prozessor zur Dekodierung der Audiodaten auf. Im Falle eines digitalen Rundfunkempfängers, wird das Autoradio auch als Datenempfänger für Multimediadaten verwendet. DAB (Digital Audio Broadcasting) DRM (Digital Radio Mondial) oder DVB (Digital Video Broadcasting) sind geeignete digitale Übertragungsverfahren, die auch neben Audioprogrammen besonders für die Datenübertragung ausgerichtet sind. Mittels dieser digitalen Übertragungsverfahren sind insbesondere breitbandige Datenübertragungen möglich.

[0037] Wird die Sende-/Empfangsstation 15 als Kommunikationsmittel im Duplexbetrieb verwendet, dann wirkt die Sende-/Empfangsstation 15 mit der Antenne 16 als Mobiltelefon. Üblicherweise werden die bekannten digitalen Mobilfunkstandards GSM (Global System for Mobile Communication) und UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) hierbei verwendet. Vorteilhafterweise kann ein Mobiltelefon einerseits zum Abruf und Laden von Daten von externen Datenquellen verwendet werden, zum anderen im Zusammenspiel mit dem Autoradio als Rückkanal beim Laden von Multimediadaten über digitalen Rundfunk.

[0038] Wird nun der Fahrer über die Sende-/Empfangsstation 15 kontaktiert, dann wird dieser Anruf als Ausführungsbefehl von dem Prozessor 1 interpretiert, was gleichbedeutend mit einer Eingabe durch den Fahrer ist. In Abhängigkeit von der Fahrsituation wird dem Fahrer angezeigt, dass ein Anruf vorliegt. Ist es eine streßfreie Situation, dann wird dies mittels des Lautsprechers 14 vorgenommen. Liegt ein erhöhter Streßfaktor vor, dann wird dies nur auf der Anzeige 9 dargestellt. Ein Anruf wird im Vergleich zu anderen Ausführungsbefehlen, z. B. dem Abspielen von Musik oder anderen Aktionen betreffend der Unterhaltung, höher priorisiert. Auch Verkehrsinformationen, die den Standortbereich des Fahrzeugs betreffen, werden gegenüber

der Unterhaltung höher priorisiert.

[0039] Dem Fahrer ist es auch möglich mittels des erfindungsgemäßen Fahrerassistenzsystems Aktoren 18 einzustellen. Solche Aktoren 18 betreffen den Sitz des Fahrers, Spiegeleinstellungen eine automatische Abstandsregelung, Fensterheber und auch eine Klimaregelung, also insbesondere Stellglieder. Auch solche Befehle können multimedial von dem Fahrer ausgeführt werden. Also entweder mittels des haptischen Bedienelements 7, des Mikrofons 5 oder der Kamera 3. Solche Einstellungen werden im Vergleich zu wichtigen Informationsdarstellungen wie Verkehrsinformationen niedriger priorisiert. Die Befehle die Aktorik 18 betreffend werden dann von dem Prozessor 1 der Signalverarbeitung 17 übergeben, die dann die Aktorik 18 steuert. Dabei kann hier auch die Aktorik 18 über einen Fahrzeugbus verbunden sein.

[0040] Die Anzeige 9 kann alternativ zum haptischen Bedienelement 7 auch als manuelles Bedienelement verwendet werden, wenn die Anzeige 9 mit einer berührungssensitiven Schicht versehen wird. Solch eine berührungssensitive Schicht ist hier als analoges Touchpanel ausgeführt. D. h. durch den Druck auf die Anzeige 9 werden ausgehend vom Druckpunkt vier Widerstände generiert. Mittels dieser Widerstände kann der Druckpunkt berechnet und damit als Eingabesignal interpretiert werden. Alternativ kann eine Matrix von transparenten Leiterbahnen verwendet werden, so dass dann ein digitales Touchpanel vorliegt. Eine weitere Alternative stellt ein Infrarottouchpanel dar. Hier wird eine Matrix von Infrarotstrahlen über das Anzeigenfeld gelegt, wobei die Berührung dann mittels Unterbrechung dedektiert wird.

[0041] Die Anzeige 9 kann alternativ entweder als Monitor, als Netzhautprojektor, als stereoskopischer Bildschirm oder auch als Frontscheibenprojektor ausgeführt sein.

[0042] Das Fahrerassistenzsystem nach Figur 1 kann im Hinblick auf die Eingabevorrichtungen auch ohne die Kamera 3 und/oder das Mikrofon 5 und/oder das haptische Bedienelement 7 ausgeführt sein.

[0043] In Figur 2 ist das erfindungsgemäße Fahrerassistenzsystem dargestellt, wobei hier die Komponenten über einen Bus 19 verbunden sind. Alle an den Bus angeschlossenen Geräte weisen einen Buscontroller auf, der die Kommunikation über den Bus 19 regelt. Mittels Datenein-/ausgängen sind ein Prozessor 20, Signalverarbeitungen 21, 23, 25, 27, ein Speicher 29, eine Signalverarbeitung 30, 32, eine Sende-/Empfangsstation 34, eine Empfangsstation 36 und eine Signalverarbeitung 38 angeschlossen. An die Signalverarbeitung 21 ist über deren zweiten Datenein-/ausgang eine Kamera 22 angeschlossen. An die Signalverarbeitung 23 ist über deren Zeitdatenein-/ausgang ein Mikrofon 24 angeschlossen. An die Signalverarbeitung 25 ist über deren zweiten Datenein-/ausgang ein haptisches Bedienelement 26 angeschlossen. An die Signalverarbeitung 27 ist über deren zweiten Datenein-/ausgang eine

Anzeige 28 angeschlossen. An die Signalverarbeitung 30 sind über deren zweiten Datenein-/ausgang Sensoren 31 angeschlossen. An einem zweiten Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 32 ist ein Lautsprecher 33 angeschlossen. Die an den zweiten Datenein-/ausgang der Sendeempfangsstation 34 ist eine Antenne 35 angeschlossen. An die Empfangsstation 36 ist an deren Dateneingang eine Antenne 37 angeschlossen. An den zweiten Datenein-/ausgang der Signalverarbeitung 38 sind Aktoren 39 angeschlossen.

[0044] Diese Funktionsweise entspricht der die für Figur 1 beschrieben wurde. Im Unterschied zu Figur 1 wurde hier getrennt von der Sende-/Empfangsstation 34 eine Empfangsstation 36, mit einer Antenne 37 eingezeichnet, die hier als Autoradio wirkt.

[0045] In Figur 3 ist das erfindungsgemäße Verfahren zur Steuerung einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und einer Aktorik in einem Fahrzeug dargestellt. In Verfahrensschritt 40 wird einer Eingabe durch einen Fahrer vorgekommen. In Verfahrensschritt 41 interpretiert das erfindungsgemäße Fahrzeugassistenzsystem die Eingabe in einen Ausführungsbefehl. In Verfahrensschritt 42 wird der Ausführungsbefehl mit Daten von Mitteln zur Personenerkennung, von einer Situationserkennung von Sensorwerten und von vorhandenen Steuerbanngeräten zur Informationsdarstellung und von den Kommunikationsmitteln abgeglichen. In Verfahrensschritt 43 wird dann eine Priorisierung des Ausführungsbefehls durchgeführt. In Verfahrensschritt 44 wird der Ausführungsbefehl ausgeführt.

Patentansprüche

1. Fahrerassistenzsystem, wobei das Fahrerassistenzsystem einen Prozessor (1, 20) aufweist, wobei der Prozessor (1, 20) mit Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung, mit einem Speicher (10, 29), mit einer Anzeige (9, 28), mit einem Lautsprecher (14, 33), mit Kommunikationsmitteln (15, 16, 34 - 37), mit wenigstens einer Eingabevorrichtung (7, 26), mit Aktoren (18, 39) und mit Sensoren (12, 31) verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Prozessor (1, 20) Daten von der wenigstens einen Eingabevorrichtung (7, 26) und von den Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung und/oder von den Kommunikationsmitteln (15, 16, 34 - 37) in Ausführungsbefehle umsetzt und dass der Prozessor (1, 20) die Ausführungsbefehle zur Steuerung der Aktoren (18, 39) und/oder mittels der Anzeige (9, 28) und/oder des Lautsprechers (14, 33) und/oder der Kommunikationsmittel (15, 16, 34 - 37) ausführt, wobei der Prozessor (1, 20) dabei gegebenenfalls Daten von den Sensoren (12, 31), der Anzeige (9, 28), den Kommunikationsmitteln (15, 16, 34 - 37) und/oder dem Lautsprecher (14, 33) berücksichtigt und/oder Daten aus dem Speicher (10, 29) lädt.

2. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Prozessor (1, 20) so ausgebildet ist, dass der Prozessor (1, 20) ein Benutzerprofil als abgespeicherte Daten anlegt, indem der Prozessor (1, 20) in Abhängigkeit von den Daten der Mittel (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung, die aktuellen Einstellungen für die Aktoren (18, 39), die Kommunikationsmittel (15, 16, 34 - 37), die Anzeige (9, 28) und den Lausprecher (14, 33) speichert, falls sich die bereits abgespeicherten Einstellungen für diese Daten von den Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung von den aktuellen Einstellungen unterscheiden, und dass der Prozessor (1, 20) die Ausführungen der Ausführungsbefehle in Abhängigkeit von dem Benutzungprofil durchführt.
3. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Prozessor (1, 20) so ausgebildet ist, dass der Prozessor (1, 20) in Abhängigkeit von den Daten der wenigstens einen Eingabevorrichtung (7, 26), den Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung, den Kommunikationsmitteln (15, 16, 34 - 37), den Sensorwerten und gegebenenfalls von den abgespeicherten Daten für die Ausführungsbefehle, Prioritäten vergibt und dass der Prozessor (1, 20) die Ausführungsbefehle nach den vergebenen Prioritäten bearbeitet.
4. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung Signalprozessoren aufweisen, die so ausgebildet sind, dass sie einen Zustand eines Fahrers bestimmen.
5. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Anzeige (9, 28) einen Netzhautprojektor aufweist.
6. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Anzeige (9, 28) einen stereoskopischen Bildschirm aufweist.
7. Fahrerassistenzsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Anzeige (9, 28) einen Frontschuttscheibenprojektor aufweist.
8. Fahrerassistenzsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung ein Mikrofon (5, 24) aufweisen, das als Eingabevorrichtung verwendbar ist.
9. Fahrerassistenzsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Anzeige 9, 28 eine berührungssensitive Schicht aufweist, so dass die Anzeige 9, 28 als Eingabevorrichtung verwendbar ist.
10. Fahrerassistenzsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung wenigstens eine Kamera (3, 22) aufweisen, wobei die wenigstens eine Kamera (3, 22) eine Blickrichtungserkennung aufweist, so dass die wenigstens eine Kamera (3, 22) als Eingabevorrichtung verwendbar ist.
11. Fahrerassistenzsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Prozessor (1, 20) in Abhängigkeit von dem Zustand des Fahrers abgespeicherte Einstellungen aus dem Speicher (9, 29) lädt und verwendet.
12. Fahrerassistenzsystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Prozessor (1, 20) mit anderen Komponenten über einen Bus (19) verbunden ist.
13. Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung (9, 14, 28, 33), von Kommunikationsmitteln (15, 16, 34-37) und von einer Aktorik (18, 39) in einem Fahrzeug, dadurch gekennzeichnet, dass Benutzereingaben und Daten von Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung als Ausführungsbefehle interpretiert werden und dass die Ausführungsbefehle in Abhängigkeit von einer Situationserkennung, von Sensorwerten, von vorhandenen Geräten zur Informationsdarstellung und von abgespeicherten Daten ausgeführt werden.
14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass ein Benutzerprofil für eine mit den Mitteln zur Personenerkennung erkannte Person angelegt wird, wobei das Benutzerprofil für von der Personen bevorzugte Einstellungen bezüglich der Aktorik (18, 39), den Kommunikationsmitteln (15, 16, 34-37) und der Informationsdarstellung (9, 14, 28, 33) aufweist, und dass die Durchführung der Ausführungsbefehle in Abhängigkeit von dem Benutzerprofil ausgeführt wird.
15. Verfahren nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß nach den Benutzereingaben, den Daten von den Mitteln (3, 5, 22, 24) zur Personenerkennung, den Sensorwerten und gegebenenfalls von abgespeicherten Daten für die Ausführungsbefehle Prioritäten vergeben werden, nach denen die Ausführungsbefehle ausgeführt werden.

Fig.1

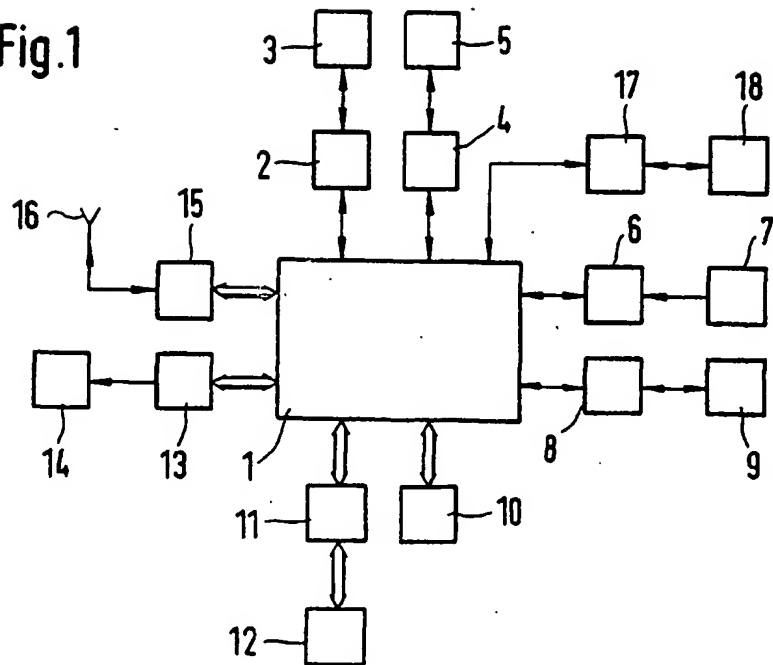


Fig.2

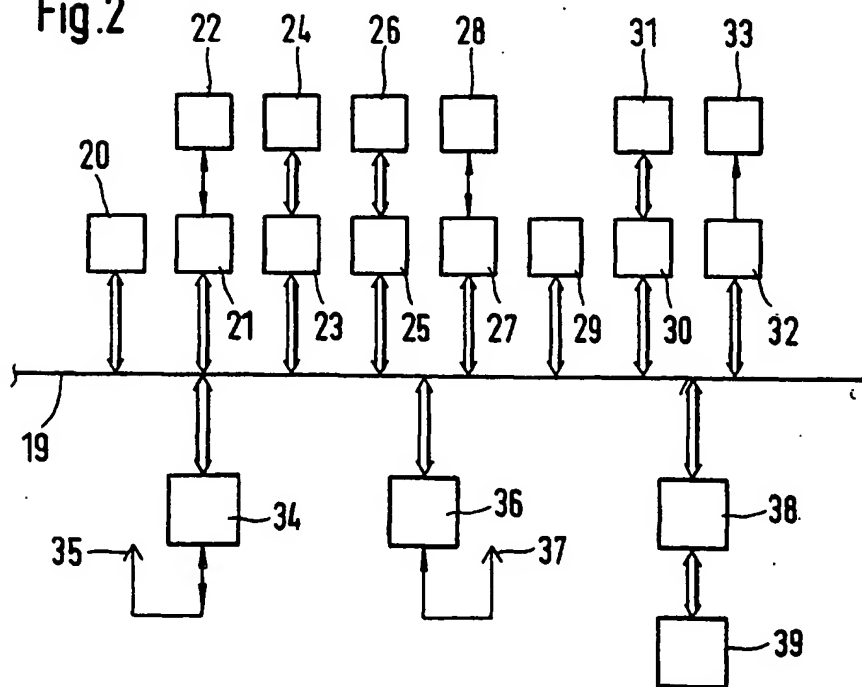
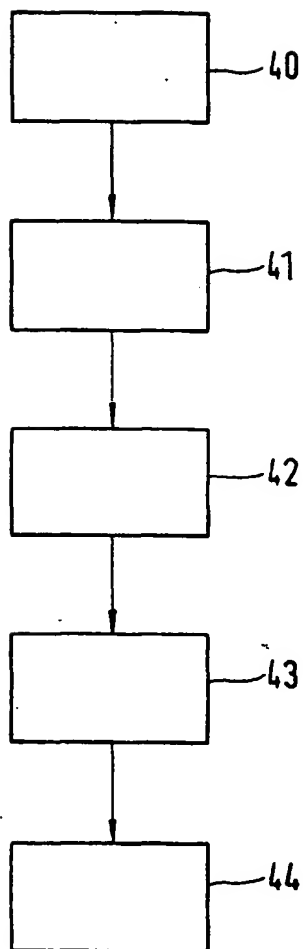


Fig.3





(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
26.03.2003 Patentblatt 2003/13

(51) Int Cl.7: **B60R 16/02**

(43) Veröffentlichungstag A2:
16.08.2001 Patentblatt 2001/33

(21) Anmeldenummer: **01101075.8**

(22) Anmeldetag: **18.01.2001**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

- Eschler, Johannes
 71254 Ditzingen (DE)
- Engelsberg, Andreas
 31141 Hildesheim (DE)
- Kynast, Andreas
 31139 Hildesheim (DE)
- Kersken, Ulrich
 31199 Diekhofen (DE)
- Kussmann, Holger
 31180 Giesen (DE)

(30) Priorität: **09.02.2000 DE 10005566**

(71) Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**
70442 Stuttgart (DE)

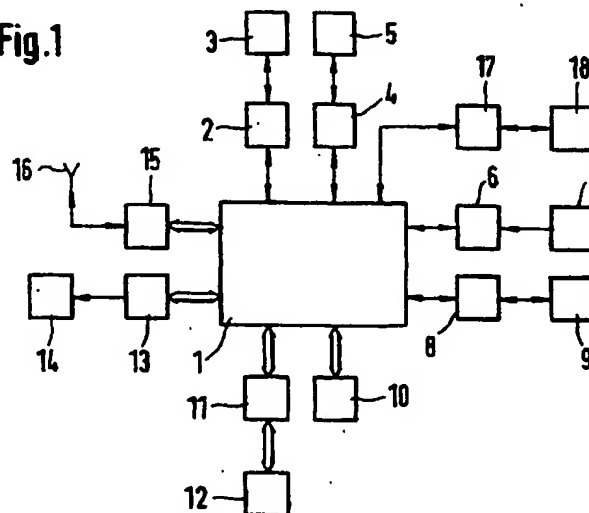
(72) Erfinder:
 • Koenig, Winfried
 76327 Pfinztal (DE)

(54) **Fahrerassistenzsystem und Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung, von Kommunikationsmitteln und von einer Aktorik in einem Fahrzeug**

(57) Es wird ein Fahrerassistenzsystem bzw. ein Verfahren zur Steuerung von einer Informationsdarstellung (9, 14), von Kommunikationsmitteln (15, 16) und von einer Aktorik (18) in einem Fahrzeug vorgeschlagen, dass dazu dient, einem Fahrer zu erlauben, multi-

medial Eingaben vornehmen zu können, ohne die einzelnen Geräte in dem Fahrzeug separat zu bedienen. Die Ausführungsbefehle werden in Abhängigkeit von einer Fahrsituation, von vorhandenen Geräten die steuerbar sind und von vergebenen Prioritäten sowie von Sensorwerten ausgeführt.

Fig.1





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 01 10 1075

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
Y	US 5 513 107 A (GORMLEY JOSEPH) 30. April 1996 (1996-04-30) * das ganze Dokument *	1-4, 8, 11-15	B60R16/02
Y	US 4 058 796 A (OISHI KAZUO ET AL) 15. November 1977 (1977-11-15) * Spalte 1, Zeile 34 - Zeile 43 * * Spalte 3, Zeile 30 - Spalte 5, Zeile 34 * * Spalte 7, Zeile 21 - Spalte 9, Zeile 50 * * Spalte 10, Zeile 43 - Spalte 11, Zeile 47 * * Spalte 20, Zeile 36 - Spalte 21, Zeile 68; Abbildungen 1-21 *	1-4, 8, 11-15	
A	US 5 954 781 A (SLEPIAN HARVEY ET AL) 21. September 1999 (1999-09-21) * das ganze Dokument *	1-4, 13, 14	
A	DE 37 12 170 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG ; HOLTRONIC GMBH (DE)) 9. Februar 1989 (1989-02-09) * das ganze Dokument *	5-7	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
A	DE 197 53 742 A (GRUNDIG AG) 10. Juni 1999 (1999-06-10) * das ganze Dokument *	9	B60R B60G 602B
A	WO 96 22202 A (COMS21 LTD ; GREEN GRAEME ALLAN (AU)) 25. Juli 1996 (1996-07-25) * Seite 2, Zeile 25 - Seite 4, Zeile 12; Abbildung 1 *	8, 10	
A	DE 44 16 507 A (VOLKSWAGENWERK AG ; C VIS COMPUTER VISION UND AUTO (DE)) 16. November 1995 (1995-11-16) * das ganze Dokument *	10	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenamt DEN HAAG		Abschließdatum der Recherche 31. Januar 2003	Prüfer Geyer, J-L
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenberichterstattung		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.12 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 10 1075

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

31-01-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5513107 A	30-04-1996	DE 4340289 A1	23-06-1994
		GB 2273580 A , B	22-06-1994
		JP 6219187 A	09-08-1994
US 4058796 A	15-11-1977	JP 1297217 C	20-01-1986
		JP 50118427 A	17-09-1975
		JP 60013853 B	10-04-1985
		DE 2509354 A1	11-09-1975
US 5954781 A	21-09-1999	KEINE	
DE 3712170 A	09-02-1989	DE 3712170 A1	09-02-1989
		AT 103398 T	15-04-1994
		DE 3888614 D1	28-04-1994
		WO 8808146 A1	20-10-1988
		EP 0309528 A1	05-04-1989
		JP 1503572 T	30-11-1989
DE 19753742 A	10-06-1999	DE 19753742 A1	10-06-1999
		EP 0927925 A2	07-07-1999
WO 9622202 A	25-07-1996	AU 690335 B2	23-04-1998
		AU 3465595 A	07-08-1996
		WO 9622202 A1	25-07-1996
		EP 0804354 A1	05-11-1997
		JP 11502576 T	02-03-1999
DE 4416507 A	16-11-1995	DE 4416507 A1	16-11-1995
		US 5812067 A	22-09-1998

EPO FORM 10481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82